

札幌市における路面電車延伸の取組

櫻井 英文¹・遠藤 仁²・渡部 遼³

¹非会員 札幌市市民まちづくり局 総合交通計画部（〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目）
E-mail:hidefumi. sakurai@city. sapporo. jp

²非会員 札幌市市民まちづくり局 総合交通計画部（〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目）
E-mail:masashi. endo@city. sapporo. jp

³非会員 札幌市市民まちづくり局 総合交通計画部（〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目）
E-mail:ryo. watanabe@city. sapporo. jp

路面電車は、まちづくりや都市交通課題解決の観点から世界のさまざまな都市で導入され、すでにその効果が確認されている。

我が国においても、多くの自治体で、成功事例に影響を受けて、中心市街地の活性化の切り札として路面電車整備の機運が高まるものの、近年では、富山市での導入例があるのみであり、国内の参考モデルが極めて少なく、整備効果や採算性の確保への確実性が把握しきれず、まちづくりへの活用に関する理解や合意が得られずに議論が進まず、なかなか実施に至らないのが現状である。

このような中、札幌市においては、平成26年度の実現を目標にした路面電車の延伸に取り組んでいるところである。本稿では、札幌市における路面電車延伸の取組について紹介する。

KeyWords: streetcar , extension , design , publicinvolvement

1 はじめに

現在、札幌市の路面電車は、市内の中心部において延長8.5kmの路線で運行されているが、この形態となった1974年（昭和49年）以降、存廃を含めた路面電車のあり方に関するさまざまな議論がこれまで繰り返されてきた。

このような中、札幌市は、2005年（平成17年）の、市民意向などを踏まえた市長による路面電車の存続表明から延伸の検討を本格化させ、2010年（平成22年）3月に「札幌市路面電車活用方針」をまとめ、この方針に基づき、市民意向の把握に努め、市民議論を深めるとともに、路面電車活用に関する検討を進めてきた。

かつて、札幌市の公共交通機関の主力であった路面電車は、モータリゼーションの進展や地下鉄の整備などにより、路線を縮小してきたが、今後は、この残された路面電車を公共交通機関としてだけでなく、札幌のまちづくりに生かす大切な資源として積極的に活用していくことを方針として定め、現在、その第一段階として、平成26年度を目途に、路面電車延伸の一部となる既設線のループ化（環状化）を実現することとし、具体的な検討を行っているところである。

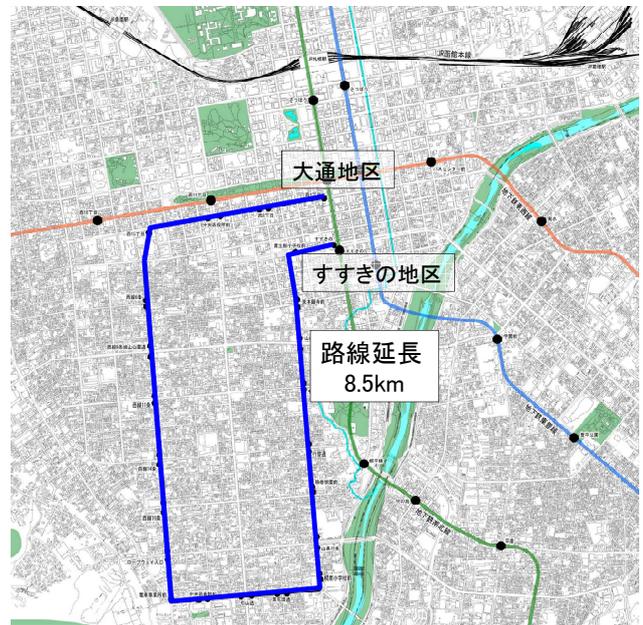


図-1 路面電車路線図

2 路面電車の変遷

札幌市の路面電車は、1909年（明治42年）に、馬車鉄道が運転を開始したことに始まる。1918年（大正7年）

に民間の電車事業へと移行した後、1927年（昭和2年）に市が民間事業者から電車事業を譲り受けたことにより、現在の市営交通となった。

その後、市域の拡大や人口の増加に対応して順次路線を延伸し、1964年（昭和39年）には、営業路線延長がピークの25kmに達し、市民の暮らしを支えるとともに、本市の発展に大きく貢献してきた。

しかし、札幌市が政令指定都市への移行を翌年に控えた1971年（昭和46年）以降は、モータリゼーションの進展や地下鉄の新設に併せて路線が順次廃止され、1974年（昭和49年）には現在運行している営業路線延長8.5kmにまで縮小されている。当初の計画では、すべての路線を廃止する予定であったが、市民の存続運動や、公害問題の深刻化を背景として、ガソリンを使わず排気ガスも出さない路面電車の環境側面が再評価されたことなどにより存続へと方針が転換され、現状の路線となった。

現在、1日約2万人（乗車人員）が利用する札幌市の路面電車であるが、その特色として、都心の大通地区とすすきの地区を起終点としており、都心に向かう市民の重要な足となっていることがあげられる。さらに、札幌市が一望できる藻岩山のロープウェイ入口にも近い停留場があることから日中は観光客にも利用されている。また、沿線には商業施設や複数の病院をはじめとする多様な業務系施設が立地しており、新旧の居住地域が後背にあることもあって、通勤・通学の足としてはもとより、日中でも高齢者の利用が多いなど、地域の重要な公共交通機関として市民に親しまれている。

30両ある車両については、狭軌道方式（軌間1,067m）が採用されていることもあり、スマートで丸味のある車体为中心であるが、その多くが50年以上も走り続けており、老朽化が深刻な問題である。

しかし、その古くなった電車は、中央区の古い街並みを抜けて、藻岩山を背景として、四季折々の風景にとてもよく馴染んでいるとの評価を受け、函館の電車と同じく北海道遺産に指定されている（写真-1）。



写真-1 現在の路面電車の車両

冬期の運行にも特色がある。年間降雪量が5m以上と100万人以上の大都市として世界に類を見ないほどの積

雪のある札幌市では、冬季の道路の走行環境が、著しく悪化し、路面電車にとっても厳しい環境となる。その反面、冬の屋外環境の厳しさは、車、自転車、徒歩から、電車への移動手段の転換を促し、乗車人員は、夏季の25%増の一日約2.5万人へと増加する。また、この時期は、線路を覆う雪を力強く飛ばすササラ電車（4両のうち、昭和24年製造の電車も現役）が活躍し、札幌らしい冬の風物詩となっている（写真-2）。



写真-2 ササラ電車

3 路面電車延伸の検討経過

札幌市の路面電車は、市域の拡大や人口の増加を支え、市民の足として札幌の発展に大きく貢献してきた。しかし、地下鉄の開業に伴う事業規模の縮小や沿線の集客施設の移転などにより利用の低迷が続く、地下鉄東西線開業直後である1977年（昭和52年）に1日当たり約3.7万人であった乗車人員は、平成22年には約2万人にまで減少している。

札幌市では、このような乗車人員の減少に伴う厳しい経営状況に対応するため、整備業務の一部委託や非常勤運転手の活用を実施するなど、数度にわたる経営の見直しを行いながら今日まで事業を継続してきた。

一方、札幌市では、2001年（平成13年）以降、その存廃を含めた検討や議論が再びなされ、2005年（平成17年）に市民の存続の意向や民間活力の導入の可能性、路面電車が持つ人や環境にやさしい特性、都心のまちづくりへの寄与の可能性などを踏まえて、存続させる場合には税投入も必要とされることを合わせて総合的に判断し、路面電車の存続を決定し、その後、学識経験者等からなる「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」を設置し、まちづくりへの活用の検討を進めていくこととした。

2006年（平成18年）には、同会議により1年間の議論を経て「札幌駅周辺、大通、すすきのの3地区を結ぶために延伸する必要がある。」等の提言を受けている。

札幌市は、この提言を踏まえた検討をさらに進め、2010年（平成22年）3月に「札幌市路面電車活用方針」を策定し、経営基盤の強化やまちづくりへの活用を図る

ために「路線を延伸すべき」と考え、伸検討地域として、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を設定した。

2010年（平成22年）4月以降、札幌市では、この活用方針について、フォーラムや全区におけるパネル展の開催等により、市民との情報の共有化や意向の把握を進めるとともに、より幅広くより深い市民議論を行うために「路面電車の活用を考える市民会議」を開催し、延伸の実施や具体的な延伸ルートについて多くの意見をいただいた。

このような市民議論の結果等を踏まえ、他の2地域に優先して、都心地域の延伸に向け、まずは西4丁目停留場とすすきの停留場をつなぎ、路線を環状化する「路線のループ化」や「経営の健全化」に関する具体的な検討を2011年（平成23年）から進めてきた。

こうした状況の中で、札幌市の中期実施計画である「第3次札幌新まちづくり計画」において路線のループ化の実現と新型低床車両の導入を位置付けるとともに、これまでの検討を踏まえてループ化に関する具体的な内容を2012年（平成24年）に「札幌市路面電車活用計画」として取りまとめたところである。

4 札幌市路面電車活用計画

札幌市路面電車活用計画は、これまでの検討結果を踏まえて実施する、路線のループ化、既設線の機能向上等の取組と、併せて活用の前提となる経営の健全化についての考え方を体系的に整理し、路面電車活用に関する基本的考え方と今後の方向性を明らかにすることを目的として策定したものである。

現在、この活用計画に示す路面電車延伸の札幌市の考えをベースに、関係機関と具体的な整備内容の協議を実施しているところである。

(1) 路線のループ化

既設線のループ化については、平成26年度の実現を目指しており、都心のにぎわいの軸である札幌駅前通（国道36号）で西4丁目停留場とすすきの停留場を結び、利用者の利便性の向上とまちづくりへの活用という観点から、サイドリザベーション方式による整備を行うとともに、狸小路付近には新しい停留場を設置する（図-2）。

これにより、高齢者を含む誰もが気軽に利用できる公共交通機関としての充実と歩行者天国や地域のイベントが数多く行われている札幌駅前通でのループ化により、集客効果を高めるとともに観光客を含む多くの人のまち歩きなど、都心全体のさまざまな人の活動を支えることにつながると考えている。

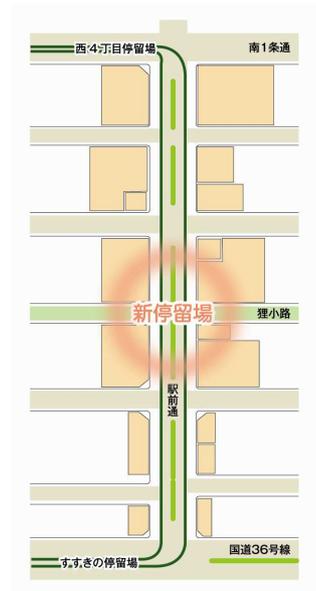


図-2 平面図

(2) 新型低床車両の導入

30両ある車両のうち、運転開始後50年以上を経過した老朽車両の更新に併せて、バリアフリーで魅力的なデザインの新型低床車両を平成24年度に1両導入し、さらに平成26年度には2両導入し、ループ化までに合計3両を導入する考えである。新たに導入する低床車両を人にやさしく機能的で魅力を高めるデザインとすることにより、市民や観光客の新規需要を期待しているところである。なお、ループ化後も計画的に新型低床車両を導入していく考えである（図-3）。



図-3 新型低床車両

(3) 既設線の機能向上

ループ化のみならず、既設線のサービスアップにも取り組むこととしており、道路の拡幅事業と連携した停留場のバリアフリー化、さらに、振動・騒音を抑えるレールへの改良を予定している。

また、平成25年度には、ICカードの導入により乗り降りをスムーズにし、乗降時間の短縮化を目指しているところである。

(4) トータルデザインの導入

整備効果の向上を図るために、新型低床車両や新線のみならず既設線の停留場、架線柱も含め「魅力あふれる札幌らしさ」を追求したデザイン化にも取り組んでいる。

札幌にしかないデザイン性に優れた車両の走る街並みが観光客を含む多くの人をひきつけるなど、都心に創られる新しい風景が札幌の新たな魅力になると期待しているところである。

(5) 地域との連携

ループ化する札幌駅前通に人の交流や新たな賑わいをつくり出していくため、停留場の周辺部を人が賑わう交流空間としていくことや地域のイベントに路面電車を活用するほか、地域の沿道活動と積極的な連携を図り、まちづくりや利用促進などさまざまな取組みを進めていく考えである。

こうした路面電車に関する活用策を進める際には、地域の関係者とともに考えることが大切であり、特に都心部においては、地元商店街が策定する地区計画とも連携を図りながら、まさに地域と行政が一体となり、路面電車を活用していくことで、中心部に多くの賑わいをもたらすことが可能になるものと考えている。

(6) 経営の健全化

路面電車の経営は、乗車人員の減少などから厳しい状況が続いており、平成22年度決算では、一般会計から約2億円の補助金を受けた上で、約8千万円の経常赤字を計上している。このため、今後も路面電車の安全・安心な運行を確保するため、施設や設備の計画的な更新を図るとともに、経営の効率化や利用者負担のあり方を見直すことで収支不足を解消するなど、健全経営の確立を目指している。

今後は、上下分離制度の導入を含めた持続可能な経営形態への見直しを図るため、経営、安全の両面から、事業運営のあり方について検討を進め、当面の間は、現行経営体制において非常勤運転手の拡大などの内部効率化を実施し、15%程度の人件費の削減を行なうとともに、事業収支の均衡に向けて、他の交通機関の運賃水準を踏まえつつ、利用しやすい運賃制度や適正な運賃水準について審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めていく考えである。

なお、ループ化や新型低床車両の導入など今後の新たな設備投資については、事業の収支見通しを踏まえつつ、国の補助制度を活用して負担の抑制を図りながら、札幌市全体の活力向上に資するまちづくりを進めるための都市基盤整備として、税負担により進めていく考えである。

これらの取組により、平成33年度頃の単年度黒字、平成51年度頃の累積欠損金解消を見込んでいる（図-4）。

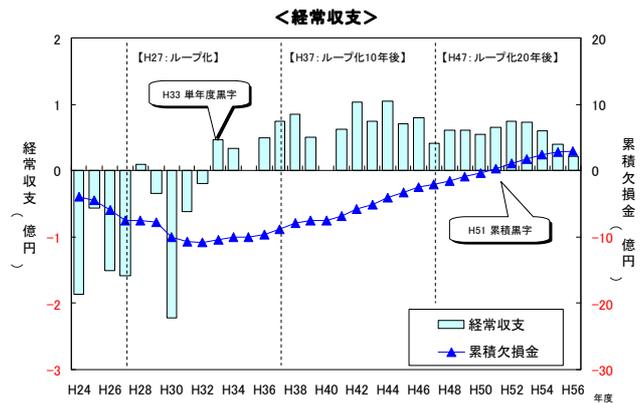


図-4 長期収支シミュレーション

5 路面電車とまちづくりとの関連性

路面電車を存続し、延伸も視野に入れ検討を進めていくことになった背景には、札幌のまちづくりの方向性が、拡大型の都市づくりにもなう路面電車の路線縮小が進められた時代とは大きく変わったことがある。

札幌市では、今後の超高齢・人口減少社会の到来を見据え、路面電車を都心や都心中心部での利便性の高い生活を支える交通機関として、さらには、人や環境にやさしく、魅力や賑わいを創出するという特性を生かし、札幌市全体の活力向上に資する都市基盤として、都心のまちづくりに大きく貢献させていきたいと考えている。

路面電車のまちづくりへの活用にあたっては、各種まちづくり計画や交通計画との整合を図り、単に延伸するだけではなく、周辺施設や沿線の景観と調和した整備に加えて、利便性や利用者サービスの向上を図ることによって、まちづくり、ひいては都市の活性化に大きく貢献させていくこととしている。

(1) さっぽろ都心まちづくり戦略（2011年1月）

札幌市の都心部では、現在まで、官民連携によるさまざまな取組がなされてきた。特に、平成23年3月に開通した札幌駅前通地下歩行空間では、多い時には1日10万人近い歩行者が、札幌駅と大通を行き交い、都心の回遊性が格段に高まってきたことに加え、札幌駅周辺や大通周辺の民間開発を誘引するなど、今後も大きな効果が期待されている。また、都心の東側では南北方向の通過交通を受け持つ創成川通のアンダーパスの連続化事業を進め、上部の車線数を4車線から2車線に減らし、創成川沿いを散策できるよう公園化した。

このように基幹となる事業が順調に進む中、これまでのインフラを生かしながら、都心の再生をさらに進めるため、平成23年1月、今後10年間の都心部の整備について目指すべき将来像を「人を中心とした魅力あるまち」

「新たな文化と活力を創造するまち」「みどり豊かな環境にうさしいまち」とする「都心まちづくり戦略」を策定している。

この戦略において、人を中心としたネットワークの形成と公共交通機関の充実といった観点から、「新たな回遊やにぎわいを生み出す路面電車の導入」を明記し、まちづくりへの活用の具体的方向性を示したところである。

(2) 札幌市総合交通計画(2012年1月)

札幌市においては、周辺市町とともに策定された都市交通マスタープランに基づいて、各種交通施策を検討、実施してきた。しかし前述したように従前とは異なる社会情勢の変化が想定される中、まちづくりとの関係を明確化し、効率的・効果的な施策展開を図る必要があるとの認識のもと、札幌市としての総合的な交通計画として、2012年(平成24年)1月に「札幌市総合交通計画」を策定した。

この計画では、本市独自の交通についての課題や交通施策についても、この計画に盛り込まれている。その取組例として、観光、物流交通の定時性、速達性を確保する骨格道路ネットワークの確保に向けた施策、将来の公共交通の利用者の減少が予測される中、公共交通ネットワークを維持、充実させるための施策、市民に身近な交通手段として都心部や駅周辺で増加している自転車に関する施策、そして、路面電車に関する施策がある。特に路面電車に関しては、本市のまちづくりを支える公共交通機関として、また、まちづくりへの活用が期待できる点を多くの市民とともに共有し、検討していくことを踏まえ、この総合交通計画の中に、重要な交通施策の1つとして位置づけられている

(3) 札幌市路面電車活用方針の策定(2010年3月)

札幌市にこれから訪れる超高齢・人口減少社会を見据えつつ路面電車延伸のこれまでの検討を踏まえ、路面電車のまちづくりへの活用や、路面電車事業の経営基盤の強化を目的として、路面電車を延伸すべきとする基本的な考え方を、2010(平成22)年3月に「札幌市路面電車活用方針」としてまとめた。この中では、JR札幌駅を含む「都心地域」、JR苗穂駅を含む「創成川以東地域」、JR桑園駅を含む「桑園地域」の3地域を延伸の検討対象地域としており、特に、採算性について、延伸と併せて経営の効率化や利用者負担のあり方の見直しを行うことにより、将来的に自立的な経営も見通せるとしている。

また、まちづくりの活用については、まちづくりの貢献面についても、バスと比較して、軌道を有することなどから土地利用に大きく影響するとともに、デザイン性に優れた車両が走行する姿や停留場等の施設が景観を形成し、ランドマーク性が高く、街や通りの一体性や個

性・象徴性を演出ということ、札幌が進めるさまざまなまちづくりとの連携をより大切にしていきたいと考えている。

特に、都心については、まち歩きを補完する路面電車は有効であり、観光面では、路面電車が、札幌を訪れるすべての人に使いやすく、札幌の魅力的な街並みや景観を楽しみながら周遊・回遊出来るとともに、個性ある路面電車自体も魅力的な景観を形成するなど、新たな集客交流資源の創出と魅力の発信に大きく寄与するものと考えている。

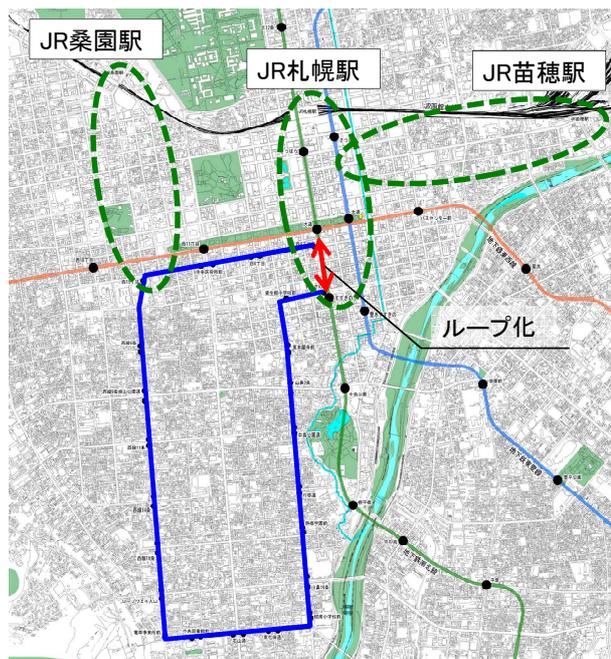


図-5 延伸検討対象地域

6 市民自治の取組み

札幌市では、多様化する市民ニーズに的確に応える「市民が主役のまちづくり」を進めるためのルールとして、まちづくりの基本となる考え方や、市民、議会、行政それぞれの役割、市民参加の仕組みなど、市民がまちのことをみんなで考え、まちづくり活動や市政にもっと参加していけるよう市民自治基本条例を制定している。

路面電車の存続や延伸の決定の判断においても、表-1に示すように、情報の積極的な提供と提案や話し合いができる参加の場を広げていくことに取組んできている。

表-1 市民自治の取組経過

時期	内容
H13	「札幌市営企業調査審議会」 路面電車の存廃のあり方の検討が必要
H15	1万人市民アンケート（回答 4923人） 「存続させるべき」54.4%
H16. 8～3	市電フォーラム「みんなで考えよう路面電車のこれから」を全3回開催
H17. 2	市長記者会見において、路面電車の存続を表明
H17. 8	「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」を設置
H17. 11	「路面電車フォーラム2005」を開催
H18. 9	「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」から提言 札幌駅周辺、大通、すすきのを結ぶ必要あり
H19. 7	検討項目や進め方の枠組み「基本計画検討フレーム」 とりまとめ
H22. 3	「札幌市路面電車活用方針」を策定
H22. 6～7	路面電車10区パネル展
H22. 8	「都心まちづくりフォーラム2010」を開催
H22. 9	J R札幌駅で「路面電車都心パネル展」を開催
H22. 7, 11	「広報さっぽろ」を通じて市民への情報提供を進める
H22. 10～12	「路面電車の活用を考える市民会議」を開催
H24. 4	「札幌市路面電車活用計画 ループ化編」を策定

(1) さっぽろを元気にする路面電車検討会議の提言

学識経験者や行政機関の方々などを委員とする検討会議を開催し、この会議から、路面電車活用の基本的な考え方をはじめとして、以下の提言を頂いている。

「この検討会議では、路面電車を単に沿線住民の通勤・通学等の足となる交通機関としてだけではなく、魅力ある都心の創造に寄与する「都市の装置」として、また、将来の都市像を具現化するための「まちや市民を元気にする道具」として、路面電車の様々な特性等を積極的に生かし、都心に賑わいの創出や地域・産業の振興等、まちの活性化に貢献することを活用の基本的な考え方として検討を行った」とまとめており、まちづくりとしての路面電車の可能性について、期待をこめて提言されている。

延伸にあたっての視点としては、収支改善と運行サービスの向上、利用促進と路面電車の魅力向上、沿線施設・地域との連携と路面電車の活用があげられている。特に「都心の活性化と路面電車」の中では、「路面電車の魅力向上」として、「札幌のアイデンティティを発信する重要な道具である。（中略）車両や電停等も含め、トータルデザインを考えていく必要がある。」ということや、「さらに、路面電車が市民・観光客から愛され、札幌の新しい生活価値や魅力を創造するためには、（中略）世界に誇れるような札幌のまち全体のトータルデザインを構築していく必要」とある。

また、「路面電車の価値と効果の捉え方」として、「路面電車が生み出す社会的な便益には、その効果を数値で捉えることのできないものもあり、その「市民の幸

福感」のようなものこそが、豊かな生活を享受しているという価値として重要」としている。

(2) 市民意向の把握と市民議論

前述の活用方針に基づき、路線を延伸すべきであった札幌市の方針を市民へ広く情報提供するとともに、幅広い意見の把握を行うため、2010年（平成22年）6月から市内すべての区役所や都心部においてパネル展を開催したほか、フォーラムや広報誌等、さまざまな形の情報提供・意向把握を行い、深い市民議論を1年間かけて実施した。

パネル展では2,000名以上の来場者にアンケートを行ったところ、回答者の約7割が延伸に賛成するという結果となった。300名以上の市民が参加した「都心まちづくりフォーラム2010」では、路面電車の活用などの具体的な取組を交えながら、さまざまな視点から都心のまちづくりについて議論された。

また、2010年（平成22年）の秋から年末にかけては、より深い市民議論を行うため、プランニングセルと呼ばれる会議方式を用いた市民会議を100名という大規模で開催した。無作為抽出した市民に参加を呼び掛け、合意のあった市民から年代、性別、居住区の偏りがないように参加者を決定し、学識者による講話や市民による延伸に関する意見発表などの情報提供とワークショップスタイルの議論を繰り返すことで、多くの参加者が自分たちの将来の都市のあり方をしっかりと見据えた熱心な議論を行っている（写真-3）。



写真-3 市民議論の様子

議論の結果、優先的に取り組むべき課題として採算性の向上などが挙げられ、この他にも、利用者の視点から、自動車から人を中心としたまちへの転換、まちづくりとの一体性、回遊性の向上、より使いたくなる車両の工夫などの意見があった。

また、会議のテーマの1つである「延伸が札幌のまちを元気にする可能性」は、議論前に比べ、路面電車の課題や特性について十分に認識した議論の方が可能性を感じると答えた参加者が多くなっていた。

(3) 市民意見の募集

新型低床車両や停留場のデザイン化に際し、「こんな素敵な電車に乗りたい」、「電車（停留場）があれば便利だな」など自由な発想で、アイデアやイラストを市民から募集した。

意見は、5歳から74歳の約40人の市民から頂き、架線レス車両の導入やベビーカースペースの確保、停留場への接近表示灯やベンチの設置、電車の愛称募集、電車の発表や展示の場所としての活用などに加え、新型車両のデザインイラストなどの提案もあった。

これらの意見は、デザイン検討の参考にさせていただくとともに路面電車の活用や需要喚起策立案の参考にさせていただいている。

また、札幌市路面電車活用計画の策定に際し、計画案に対する市民意見の募集を実施している。意見の募集に当たっては、ホームページのほか、市役所、各区役所、地下鉄駅、路面電車車内などで資料約6000部配布し、30日間実施した。

意見は、軌道整備や車両、経営、延伸計画など64件あり、ループ化だけではなく、延伸地域に設定した「桑園地域」、「創成川以東地域」への延伸など、路面電車延伸全般にわたっている。主な意見としては、ループ化区間のトランジットモールの整備、旧型車両の積極的活用、札幌駅への延伸実現、便利な交通機関としてより多くの人に利用してもらえる工夫やPRの実施などがあった。

寄せられた意見については、計画の策定や今後の計画推進の際の参考にしていくこととしている。

7 現在の検討状況

(1) ループ化の整備検討

現在、札幌駅前通（国道36号）でのサイドリザベーションによるループ化と都市の賑わいを創出するため地域のイベント、商店街の取組とも連携を図りつつソフト施策も検討を進めている。

ループ化については、道路管理者である北海道開発局と道路空間配分について、夏期の維持・管理、冬期除雪の方法も含めた協議を行っているところである。

都市の賑わいづくりについては、ループ化区間を含む大通地区の商店街・大型店が中心となり地域のまちづくりを行う札幌大通まちづくり会社が検討を進めているオープンカフェの実施等、まちの賑わい・交流の創出や利

便性の向上に資する道路空間の有効活用策や地元商店街が策定する地区計画とも連携を図りながら、まさに地域と行政が一体となり、路面電車を活用していくことで、協議を進めているところである。

(2) 需要喚起の取組

ループ化、低床車両の導入、停留場のデザイン化など、ハード面を中心に、乗りやすさ、快適さに向けた検討を進める一方で、経営の安定、まちづくりへの積極活用を図るためには、今まで以上に路面電車の利用促進が求められている。

このため、札幌市では、「路面電車及び沿線の魅力づくり」を共通のテーマに、民間再開発の促進や公共未利用地の活用による沿線人口の増加、集客施設の誘導や既存の集客施設の活用による来訪者の増加、デザインや機能・サービス向上による電車の魅力向上について全庁的に取組んでいるところである。

8 まとめ

市民の足として長く親しまれてきた路面電車は、公共交通機関として将来に渡り、採算性を確保しつつも、これからは交通機関としてだけではなく、都市の活性化への貢献が期待されている。

現在、平成26年度のループ化を目指し、都心部のまちづくりへの活用を図るべく、関係機関との協議を深めているところである。検討にあたっては、市民、学識者、デザイナー他、様々な知見を集め、札幌の新しい魅力の創出となるよう、路面電車を活用したまちづくりを進めていきたいと考えている。

現時点では、実現に向けた協議を行っている途中であり、様々な課題も山積している状況であるが、この路面電車の取組を、札幌の魅力を高め、新しい札幌の価値の創造につなげ、これを多くの市民とともに進め、その期待に着実に応えていきたいと思っている。

参考文献

- 1) 佐藤達也：まちづくりへの活用を目指す札幌市の路面電車、運輸と経済、pp. 44-57, 2011年9月。
- 2) 坪田靖：札幌市の交通計画～総合交通計画と策定と路面電車の活用～、pp. 34-36, 2011年10月。
- 3) 札幌市路面電車活用計画、2012年4月。

?

THEMEASURE OF THE STREET CARE EXTENSION IN SAPPORO CITY

Hidefumi SAKURAI, Masashi ENDO and Ryo WATANABE